

民营航空的生存空间

文/陈文兴

摘要:通过对民营航空发展过程中所遇到的融资困难,航权问题,飞行人才缺乏等问题进行分析认为只有对中国民航现有监管体制进行改革,民营航空才能发展壮大。

关键词:融资;航权;飞行人才

中图分类号: V11

文献标识码: A

文章编号: 1006-4117(2009)01-0080-01

人们常将民营航空与廉价航空划上等号,虽然许多民营航空公司对此矢口否认或避而不谈,但奥凯、鹰联等航空公司无一不把低价作为自己应战市场竞争的主要手段。事实上,超低折扣只能在短时间内作为一种营销策略,真正的廉价航空必须具备低成本运营的特征,需要在机场、油料、空管等方面辅以系列配套措施,而这一点恰恰是中国民营航空的软肋。近年的美国航空公司效益排行榜上,最前列的不是美国航空、联合航空等世界数一数二的巨无霸,而是西南、捷蓝等廉价航空公司。究其法宝,无不与其只提供短航线、低价格、单机型、优服务的策略有关。中国的民营航空虽然仿效着廉价航空公司的鼻祖——美国西南航空公司。但空有其形而无其神,往往精于市场推广而疏于市场定位、成本节约,不但与国有航空公司竞相拼杀,也与同根的民营航空明争暗赛;整个民航界硝烟四起,价格战不断。最近民航界并不是很太平,最引人眼球的有两个:一是东方航空、南方航空分别披露政府注资30亿元的细节方案。二是民营航空奥凯因为股东控制权内部纷争宣布停飞。奥凯航空何以停飞?表面上是因为公司内部股权与经营权纷争激化并外化。然而,综合各种信息,这又不仅仅是一个公司的内部事务。奥凯航空的大股东均瑶集团此时主动出击、出此下策,要求民航监管机构停飞奥凯航空的客运业务、撤换总裁刘捷音,其意图无疑是要全部掌控奥凯航空的管理与经营权。停飞事件背后展现的正是自民营资本进入航空领域以来,第一次开启实质性的同业兼并与重组。这也是一个民营航空如何走出经济寒冬的经典案例。如果今年6月份,均瑶集团能够成功私募到1亿美元,那么横亘在均瑶与奥凯航空之间的一切问题可能都会迎刃而解。但是,恰恰是因为私募失利、而且还有一个近半股本金没有到位的历史悬案,这样均瑶重组奥凯航空实际上成了一场“穷人”的战争。航空公司的运行模式其实很简单,买飞机,卖机票,将旅客送往目的地。可就没有哪方面让民营航空舒心过!事实上民营航空从开始到现在都是在夹缝中求生存。

一、缺乏融资能力。

资金困难只是中国民营航空所面临的困境中比较突出,但也是比较致命的一个。航空业是高现金流动行业,讲求规模效应,只有几架或者十多架飞机的民营航空根本没有成本优势。而在没有形成一定的机队规模之前,很难实现低成本运作。这也使得大多数民营航空在运营一两年后就出现资金困难。以致于机场协会公布的拖欠机场费用的名单上,部分民营航空总是位居前列。从7月17日19时10分开始,成都鹰联航空公司(下称“鹰联航空”)石家庄到秦皇岛的EU2221次航班、秦皇岛到石家庄的EU2222次航班和石家庄到成都的EU2222次航班相继停航,原因是“鹰联航空长期拖欠油款,中国航油有限责任公司(下称“中航油”)华北公司对其班机采取了停供措施。“断油事件”最直接的结果是:由于这三个航班无法正常起飞,共有241名旅客滞留在了石家庄机场,134人滞留在秦皇岛机场。根据华夏证券发布的报告,国内航油价格只有在4200-4400元/吨,国内航空公司才能实现盈亏平衡。而近年来航空油价不断攀升,高昂的航油价

格在不断吞噬航空公司的利润。由于目前我国航油市场的准入大门尚未打开,并没有形成航油的市场竞争,价格只有很小的调节幅度,油价谈判空间很小。对于资金十分短缺的民营航空公司来说,油价更是他们不能承受之重,却也没什么机会讨价还价。在此种形势下,融资上市、引进战略投资者被认为是解决民营航空发展问题的关键。春秋航空、东星航空、吉祥航空都已先后开始谋求引入战略投资者并实现上市融资,以解决资金短缺这一发展中的最大发展瓶颈。

二、封闭的航空市场。

这是令各家航空公司最无奈之事:航空公司没有自主权。国家把好的航线、好的时刻给了哪家航空公司,就等于给了谁赚钱的机会。为此,那些客源好、升值潜力大的航线成为各家航空公司必争之地。而中国的航空市场虽然发展时间比较短,但是中国的经济发展也不过20年而已,发达成熟的航线上早已挤满了各大航空公司,民营航空想参与其中分一杯羹,简直就是虎口夺食。不管是东星航空被封杀还是春秋航空被罚款,民营航空作为新人明显能量不足,不得不遵守现有市场潜规则,即使是一直以“低成本航空”自居的春秋航空,虽挥舞市场化改革的旗号,但在现行的体制下,在制度禁锢无法打破、行业竞争加剧的现实面前却也只能因循行规,韬光养晦,谋求真金白银。

三、飞行员不能自由流动。

资金不足可以融资,最起码中国现在民间资本储备非常庞大,缺乏的只是完善的政策制度与融资方式。但是飞行员是特殊的人才,需要花费大量的时间,人力,物力去培养,因此各航空公司都非常重视飞行员的人才储备,每年都会招收新的飞行学员。但是民营航空刚成立不久,经营体制尚且需要改进,更别谈什么人才储备了,只能四处挖墙角。而事实上靠体制解放飞行员是破解飞行员短缺“瓶颈”的前提,只有实现飞行员由航空公司所有向社会所有的转变,才可能打破妨碍飞行员自由流动的壁垒。靠市场配置飞行员是破解“瓶颈”的关键,只有发挥市场在飞行员资源配置方面的基础性作用,才可能消除飞行员短缺与积压浪费并存的现象,才可能使飞行员根据行业发展的需要,合理流动,合理配置,合理使用、合理发展。而现阶段民航的人才环境存在着体制僵化,人才活动载体不优,创新能力缺乏,通过市场配置飞行员资源的机制尚未形成,影响了飞行员的合理配置,飞行员职业化、市场化还任重道远。中国的民营航空遭遇这些困境的根本原因在于受到了体制的禁锢和既得利益阵营的阻碍。在现行体制下,中国航空公司不可规避的刚性成本所占的比重太大,而可以压缩的弹性成本空间有限,这从根本上决定了“低成本”的难度系数。这些都导致了民营航空难以走廉价航空这条道路。不从体制上对航空业进行根本改革,不在制度上给予民航航空以独立经营空间,不打破既得利益者们订立巩固垄断地位的重重规则,就别指望民营航空产生什么“鲶鱼效应”。可以说民航改革距离真正意义的“破垄断坚冰”依然前路漫漫。

作者单位: 厦门大学管理学院